Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
III/1 — 68070 — E — Li 3/1/69

Bonn, den 5. August 1969

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Unterrichtung der gesetzgebenden Körperschaften gemäß Artikel 2 des Gesetzes zu den Gründungsverträgen der Europäischen Gemeinschaften**
hier: Verkehrspolitik in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und der Europäischen Atomgemeinschaft (EAG) vom 27. Juli 1957 übersende ich als Anlage den Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für

eine Verordnung des Rates über die Einführung gemeinsamer Regeln für den Linienverkehr und die Sonderformen des Linienverkehrs mit Kraftomnibussen.

Dieser Vorschlag ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 23. Juli 1969 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem genannten Kommissionsvorschlag ist vorgesehen.

Der Zeitpunkt der endgültigen Beschlußfassung durch den Rat ist noch nicht abzusehen.

Zur Information wird gleichzeitig die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu ihrem Vorschlag übermittelte Begründung beigefügt.

Für den Bundeskanzler
Der Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten

Höcherl

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn 1
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. (0 22 29) 6 35 51

Vorschlag einer Verordnung des Rates über die Einführung gemeinsamer Regeln für den Linienverkehr und die Sonderformen des Linienverkehrs mit Kraftomnibussen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

gestützt auf die Verordnung Nr. 117/66/EWG des Rates vom 28. Juli 1966 über die Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen [1]), insbesondere auf Artikel 7,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Anhörung des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Es erweist sich als unerläßlich, den Linienverkehr und die Sonderformen des Linienverkehrs einer Lizenz zu unterwerfen, damit die Einhaltung der Beförderungs-, Betriebs- und Tarifpflicht, die ihnen im Interesse der Allgemeinheit auferlegt werden, wirkungsvoll überwacht werden kann; die Gültigkeitsdauer der Lizenz ist insbesondere im Hinblick auf die Abschreibung des in die Verkehrsmittel investierten Kapitals festzulegen.

Um die Überwachung zu erleichtern und die Verwaltungsformalitäten zu vereinfachen, ist ein einheitliches Lizenzmuster vorzusehen; die Lizenz soll für die ganze Verkehrsstrecke gültig sein; um die Erfordernisse zu berücksichtigen, die sich für die Sonderformen des Linienverkehrs ergeben können, ist ihnen im Hinblick auf etwaige Änderungen des Fahrplans und der Haltestellen des Verkehrs eine elastischere Regelung zu gewähren als dem Linienverkehr.

Um die allgemeinen Bedingungen technischer und verwaltungsmäßiger Art für den Betrieb des Linienverkehrs und der Sonderformen des Linienverkehrs festzulegen, ist eine für alle Mitgliedstaaten einheitliche Betriebsregelung aufzustellen.

Soweit dies die Organisation des innerstaatlichen Verkehrs nicht präjudiziert und um eine rationelle und wirtschaftliche Verwendung der Verkehrsmittel zu fördern, darf die Möglichkeit, im Rahmen der Durchführung eines grenzüberschreitenden Verkehrs innerstaatliche Beförderungen auszuführen, nicht ausgeschlossen werden; für die Erteilung der dazu erforderlichen Genehmigungen ist ein geeignetes Verfahren zu schaffen.

Um das einwandfreie Funktionieren des Verkehrs zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit zu gewährleisten, ist einerseits das Angebot an die spezifischen Verkehrsbedürfnisse auf den zu bedienenden Verkehrsrelationen anzupassen und andererseits eine wirkungsvolle Koordinierung des in den betreffenden Gebieten vorhandenen Linienverkehrs und der Sonderformen des Linienverkehrs durchzuführen; die Festlegung einheitlicher Kriterien auf diesem Gebiet ist dazu angetan, die Anwendung der Verordnung Nr. ... des Rates vom ... [1]) zu erleichtern.

Es sind geeignete Verfahren vorzusehen, damit die Verkehrsunternehmer den Betrieb ihres Verkehrs an die Marktentwicklung und an etwaige Schwankungen der Verkehrsbedürfnisse anpassen können; im gleichen Zusammenhang ist dem Verkehrsunternehmer die Möglichkeit einzuräumen, auf den Betrieb eines Verkehrs zu verzichten, soweit die Rentabilität durch die auf dem Verkehrsmarkt eingetretenen Änderungen in Frage gestellt ist.

Die technische Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen, die ein wirkungsvolles Mittel zur Verbesserung der rationellen und wirtschaftlichen Verwendung der Verkehrsmittel darstellt, muß ermöglicht werden.

Um Erfordernisse zu berücksichtigen, die sich aus der Verwirklichung einer geeigneten Regionalpolitik insbesondere im Falle unterentwickelter oder durch politische Umstände ernsthaft beeinträchtigter Gebiete ergeben können, kann es sich als notwendig erweisen, insbesondere hinsichtlich der Kriterien für die Bedürfnisprüfung Abweichungen von einigen Bestimmungen der Regelung zu gewähren und in Anwendung der Verordnung des Rates Nr. ... vom ... [2]) für die wirtschaftlichen Nachteile, die sich für den Verkehrsunternehmer daraus ergeben können, einen Ausgleich vorzusehen.

Die Verwirklichung des gemeinsamen Marktes erfordert, daß ein organisch strukturiertes Netz des Linienverkehrs und der Sonderformen des Linienverkehrs geschaffen werden kann; dazu ist das Stadium des Bilateralismus zu überwinden und ein System multilateraler Verhandlungen auf Gemeinschaftsebene einzuführen; die Abhaltung einer jähr-

---

[1]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 147 vom 9. August 1966, Seite 2688/66

[2]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. ... vom ..., Seite ... (Verordnung über das Vorgehen der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der den Unternehmen des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs auferlegten Verpflichtungen, die unter den Begriff des öffentlichen Dienstes fallen)

lichen Sitzung, an der alle Mitgliedstaaten teilnehmen, dürfte ein angemessenes Mittel sein, um dieses Ziel zu verwirklichen.

Im allgemeinen Interesse sind Gemeinschaftsverfahren zur Überwindung der Schwierigkeiten vorzusehen, die in den Verhandlungen zwischen den Mitgliedstaaten auftreten können.

Die Rentabilität eines Verkehrs hängt in bestimmten Fällen von der Organisation und der Größe des Unternehmens ab; diese Gesichtspunkte sind bei der Aufstellung der gemeinsamen Kriterien für die Erteilung einer Lizenz zu berücksichtigen.

Für die Durchführung der Entscheidungen, die von den Mitgliedstaaten in der jährlichen Sitzung und von der Kommission im Falle der Uneinigkeit zwischen den Mitgliedstaaten getroffen werden, sind, wie für die Prüfung der Anträge, gemeinschaftliche Verfahrensregeln festzusetzen.

Um die Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung sicherzustellen, sind bestimmte Kontrollmittel vorzusehen; damit die zuständigen Behörden die Marktentwicklung verfolgen und die zur Beurteilung der Anträge für einen Verkehr notwendigen Auskünfte erhalten können, erweist es sich als zweckmäßig, für den Fahrtenbericht, mit dem der Verkehrsunternehmer die erforderlichen statistischen Angaben zu liefern hat, die Festlegung eines einheitlichen Musters vorzusehen.

Den Verkehrsunternehmern sind gegen die Entscheidungen, die von den Mitgliedstaaten hinsichtlich der Wahl des Antragstellers, dem die Lizenz zu erteilen ist, getroffen werden, ein Einspruchsrecht zu gewähren.

Damit die Mitgliedstaaten ihre innerstaatlichen Rechtsvorschriften an die durch die Verordnung eingeführte Gemeinschaftsregelung anpassen können, ist eine Übergangsfrist vorzusehen.

Um die Durchführungsbestimmungen für die eingeführten gemeinsamen Regeln zu vereinheitlichen, ist ein Verfahren zur gemeinschaftlichen Beratung der Maßnahmen vorzusehen, welche die Mitgliedstaaten dazu ergreifen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

ABSCHNITT I

Geltungsbereich und allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Diese Verordnung gilt für den Linienverkehr und die Sonderformen des Linienverkehrs, die in Artikel 1 der Verordnung Nr. 117/66/EWG des Rates vom 28. Juli 1966 über die Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen [1]) bezeichnet sind und den Bedingungen von Artikel 4 Absatz 1 der genannten Verordnung entsprechen.

Artikel 2

Der Linienverkehr und die Sonderformen des Linienverkehrs werden aufgrund einer Lizenz für den Linienverkehr beziehungsweise einer Lizenz für eine Sonderform des Linienverkehrs betrieben.

Diese Dokumente, im folgenden „Lizenz" genannt, werden nach den Bestimmungen dieser Verordnung ausgestellt und erteilt.

Artikel 3

1. Die Lizenz wird auf den Namen einer natürlichen oder juristischen Person ausgestellt; sie ist nicht übertragbar.

2. Die Gültigkeitsdauer der Lizenz beträgt sieben Jahre. Sie kann auf Wunsch des Antragstellers oder, wenn sie erteilt wird, um vorübergehende Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen, auf einen kürzeren Zeitraum festgesetzt werden.

3. Die Lizenz bestimmt

— die Fahrstrecke, insbesondere die Ausgangs-, Ziel- und Haltepunkte,

— den Betriebszeitraum,

— die Anzahl der Fahrten,

— die Fahrpläne,

— die Grundtarife,

— die in Betrieb zu nehmenden Verkehrsmittel und gegebenenfalls die besonderen Bedingungen.

4. Die Lizenz entspricht einem Muster, das von der Kommission im Verordnungswege nach Anhörung der Mitgliedstaaten binnen sechs Monaten nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung festgelegt wird.

Artikel 4

1. Die Lizenz berechtigt ihren Inhaber zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr nach den Bedingungen gemäß Artikel 3 auf dem Hoheitsgebiet aller Mitgliedstaaten, über das die Beförderungsstrecke des Linienverkehrs oder der Sonderform des Linienverkehrs führt.

2. Der Inhaber einer Lizenz darf ohne vorherige Genehmigung des in Artikel 13 Absatz 2 genannten Mitgliedstaates die Bedingungen, denen der Betrieb eines Verkehrs gemäß Artikel 3 unterliegt, nicht ändern oder einen Verkehr vor dem Zeitpunkt des Ablaufs der Lizenz einstellen.

3. Der Inhaber einer Lizenz für eine Sonderform des Linienverkehrs kann abweichend von Absatz 2

[1]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 147 vom 9. August 1966, Seite 2688/66

den Fahrplan und die Haltepunkte ändern, soweit die Bedürfnisse der Kategorien von Personen, für die der Verkehr bestimmt ist, dies rechtfertigen.

In diesem Fall hat der Verkehrsunternehmer dem Mitgliedstaat gemäß Artikel 13 Absatz 2 und den übrigen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 14 Absatz 1 die Änderungen, die im Betrieb des Verkehrs eingetreten sind, spätestens innerhalb von drei Tagen mitzuteilen und der Lizenz eine Ausfertigung dieser Mitteilung beizufügen.

Der Mitgliedstaat gemäß Artikel 13 Absatz 2 kann die Änderungen im Betrieb einer Sonderform des Linienverkehrs im Einvernehmen mit den übrigen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 14 Absatz 1 aufheben, wenn diese Änderungen seiner Ansicht nach mit der allgemeinen Organisation der Verkehrsdienste in dem betreffenden Gebiet unvereinbar sind.

Artikel 5

1. Jeder Linienverkehr oder jede Sonderform des Linienverkehrs ist einer Betriebsregelung unterworfen, für welche die Kommission nach Anhörung der Mitgliedstaaten binnen einem Jahr nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung ein einheitliches Modell sowie die Einzelheiten der Verwendung durch Verordnung festlegt.

2. Das einheitliche Modell der Betriebsregelung erstreckt sich auf die allgemeinen Bedingungen technischer und verwaltungsmäßiger Art, denen die Linienverkehre und die Sonderformen des Linienverkehrs unterworfen sind.

3. Die Betriebsregelung wird dem Verkehrsunternehmer von dem Mitgliedstaat gemäß Artikel 13 Absatz 2 auf der Grundlage des von der Kommission festgelegten Modells erteilt.

4. Mit dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der in Absatz 1 genannten Verordnung der Kommission ist Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung Nr. 117/66/EWG der Kommission vom 28. Juli 1966 aufgehoben.

Artikel 6

1. Genehmigt ein Mitgliedstaat im Einverständnis mit den übrigen Mitgliedstaaten, über deren Hoheitsgebiet der Verkehr führt, dem Inhaber einer gemäß dieser Verordnung erteilten Lizenz für Linienverkehr oder eine Sonderform des Linienverkehrs, bei der Durchführung dieses Verkehrs auf seinem Hoheitsgebiet innerstaatliche Beförderungen auszuführen, so erteilt er die erforderliche Genehmigung gemäß seinen innerstaatlichen Rechtsvorschriften für den Personenkraftverkehr.

2. Eine Durchschrift dieser Genehmigung wird den übrigen Mitgliedstaaten nach Absatz 1 und der Kommission mitgeteilt. Der Mitgliedstaat nach Artikel 13 Absatz 2 nimmt über diese Genehmigung einen Vermerk in die Lizenz auf.

ABSCHNITT II

Einrichtung, Änderung oder Aufhebung eines Linienverkehrs oder einer Sonderform des Linienverkehrs, Erneuerung der Lizenz

Artikel 7

Die Mitgliedstaaten dürfen die Einrichtung oder die Beibehaltung eines Linienverkehrs oder einer Sonderform des Linienverkehrs nur dann beschließen, wenn ein solcher Verkehr zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung unerläßlich ist, wie sie in der Verordnung Nr. ... des Rates vom ... über das Vorgehen der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der den Unternehmen des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs auferlegten Verpflichtungen, die unter den Begriff des öffentlichen Dienstes fallen [2]), definiert ist.

Artikel 8

1. Der Antrag für die Einrichtung von Verkehrsdiensten nach Artikel 1 ist einer Prüfung unterworfen, die gemäß dem in Artikel 13 bis 19 vorgesehenen Verfahren vorgenommen wird und sich auf folgende Punkte erstreckt:

— die gegenwärtigen und vorhersehbaren Verkehrsbedürfnisse, die der Antragsteller zu befriedigen beabsichtigt;

— die Marktsituation des Personenverkehrs in den betreffenden Gebieten und insbesondere die durchschnittliche Ausnutzung der Verkehrsmittel der bestehenden Verkehrsdienste.

2. Bei den Sonderformen des Linienverkehrs werden bei der Prüfung gemäß Absatz 1 die besonderen Interessen der beförderten Kategorien von Personen berücksichtigt.

3. Die Lizenz wird erteilt unter der Bedingung, daß

a) die Bedienung des Verkehrs, der Gegenstand des Antrags ist, quantitativ wie auch qualitativ durch den vorhandenen Verkehr nicht bereits zufriedenstellend gewährleistet ist;

b) der Verkehr, der Gegenstand des Antrags ist, geeignet ist, eine rationelle und wirtschaftliche Verwendung der Verkehrsmittel sicherzustellen;

c) der Zustand der Verkehrswege im Hinblick auf die technischen Merkmale der zu verwendenden Fahrzeuge die Durchführung des Verkehrs gestattet.

Artikel 9

Die Mitgliedstaaten gestatten auf Antrag des Inhabers einer Lizenz Änderungen der Bedingungen, denen ein Linienverkehr oder eine Sonderform des Linienverkehrs auf Grund von Artikel 3 unterliegt, sofern die Änderungen

---

[2]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. ... vom ..., Seite ...

a) unerläßlich sind, um der Entwicklung des Marktes und der Verkehrsbedürfnisse zu entsprechen, oder

b) dazu dienen sollen, den Betrieb des Verkehrs im Rahmen von Abkommen über eine Zusammenarbeit mit den Inhabern von Lizenzen für andere Linienverkehre oder Sonderformen des Linienverkehrs zu rationalisieren und zu verbessern und

c) den Bestimmungen von Artikel 8 Absatz 3 entsprechen.

Artikel 10

Die Mitgliedstaaten genehmigen die Aufhebung eines Linienverkehrs oder einer Sonderform des Linienverkehrs vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Lizenz, sofern der Inhaber der Lizenz den Nachweis erbringt, daß in der Marktsituation oder den Verkehrsbedürfnissen solche Änderungen eingetreten sind, daß eine rationelle und wirtschaftliche Ausnutzung der Verkehrsmittel nicht mehr sichergestellt ist.

Artikel 11

Die Mitgliedstaaten erneuern eine Lizenz, sofern der Verkehr gemäß den Bestimmungen der Lizenz und der Betriebsregelung ordnungsgemäß durchgeführt wurde und der Antragsteller den Nachweis erbringt, daß in den beiden letzten Jahren die Einnahmen die Betriebsausgaben des Verkehrs gedeckt haben.

Artikel 12

1. Um den Erfordernissen einer angemessenen regionalen Wirtschaftspolitik, den Bedürfnissen der unterentwickelten Gebiete und den durch politische Umstände ernsthaft benachteiligten Gebieten Rechnung zu tragen, können die Mitgliedstaaten

a) abweichend von den Bestimmungen des Artikels 8 Absatz 3 Buchstabe b und des Artikels 11 die Einrichtung eines Linienverkehrs oder einer Sonderform des Linienverkehrs genehmigen oder eine Lizenz für einen solchen Verkehr erneuern;

b) abweichend von den Bestimmungen der Artikel 9 und 10 einen Antrag auf Änderung beziehungsweise Aufhebung eines Verkehrs ganz oder teilweise ablehnen.

2. In den Fällen gemäß Absatz 1 sind Artikel 5 und 9 der Verordnung Nr. ... des Rates vom ...[3]) anwendbar.

[3]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. ... vom ..., Seite ... (Verordnung des Rates über das Vorgehen der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der den Unternehmen des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs auferlegten Verpflichtungen, die unter den Begriff des öffentlichen Dienstes fallen)

[4]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. ... vom ..., Seite ... (Verordnung über die Einführung von Bedingungen für den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und im grenzüberschreitenden Verkehr)

ABSCHNITT III

Verfahren

Artikel 13

1. Die Anträge auf Erteilung und Erneuerung einer Lizenz sowie auf Einrichtung, Änderung oder Aufhebung eines Verkehrs müssen den jeweiligen Mustern entsprechen, die von der Kommission im Verordnungswege nach Anhörung der Mitgliedstaaten binnen sechs Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung festgelegt werden.

2. Die Anträge gemäß Absatz 1 werden bei dem Mitgliedstaat eingereicht, auf dessen Hoheitsgebiet sich der Ausgangspunkt des Verkehrs befindet.

3. Der Antragsteller, der eine Lizenz zur Einrichtung eines Linienverkehrs oder einer Sonderform des Linienverkehrs beantragt, hat zur Begründung seines Antrags folgende Unterlagen beizufügen:

a) die Dokumente, welche die Verkehrsbedürfnisse, die er zu befriedigen beabsichtigt, nachweisen, sowie

b) die Auskünfte über die Ausnutzung der für den beantragten Verkehr einzusetzenden Verkehrsmittel im Rahmen der Organisation des übrigen Verkehrs, der gegebenenfalls von seinem Unternehmen betrieben wird.

Er hat den Nachweis zu erbringen, daß er die Bedingungen der Verordnung Nr. ... des Rates vom ...[4]) erfüllt.

4. Der Inhaber einer Lizenz, der die Änderung oder die Aufhebung eines Linienverkehrs oder einer Sonderform des Linienverkehrs beantragt, hat dem Antrag die Dokumente über die Änderungen beizufügen, die in der Marktsituation oder in den Verkehrsbedürfnissen eingetreten sind und die Änderung oder die Aufhebung des beantragten Verkehrs begründen.

5. In dem Fall gemäß Artikel 9 Buchstabe b hat der Antragsteller seinem Antrag eine Durchschrift des Entwurfs des Abkommens über die Zusammenarbeit mit den Inhabern anderer Lizenzen für Linienverkehr oder Sonderformen des Linienverkehrs beizufügen und die Auskünfte zu erteilen, aus denen hervorgeht, welche Vorteile sich aus diesem Abkommen über eine Zusammenarbeit für die Rationalisierung und die Rentabilität des Betriebes des Verkehrs, wofür er eine Lizenz besitzt, ergeben können.

6. Der Inhaber einer Lizenz, der ihre Erneuerung beantragt, hat für die beiden letzten Jahre die Unterlagen über die Bruttoeinnahmen und die Betriebskosten des betreffenden Verkehrs zu liefern.

Artikel 14

1. Der Mitgliedstaat gemäß Artikel 13 Absatz 2 übermittelt den übrigen Mitgliedstaaten, über deren Hoheitsgebiet der betreffende Verkehr führt, und der Kommission eine Durchschrift der Anträge.

2. Eine Durchschrift der Dokumente gemäß Artikel 13 Absatz 3 Buchstaben a und b sowie Absätze 4 und 5 wird auch den übrigen Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1 übermittelt.

3. Die Dokumente gemäß Absatz 1 müssen den übrigen Mitgliedstaaten und der Kommission bis zum 1. Mai eines jeden Jahres zugehen.

Artikel 15

1. Die Anträge nach Artikel 13 werden in einer jährlichen Sitzung geprüft, in der jeder Mitgliedstaat mit einer Delegation von höchstens drei Mitgliedern vertreten ist, und deren Vorsitz ein Vertreter der Kommission führt. Die Dienststellen der Kommission übernehmen die Sekretariatsarbeiten.

2. Die Kommission erstellt auf Grund der Dokumente gemäß Artikel 14 Absatz 1 die Tagesordnung der jährlichen Sitzung mit Angabe

— der Verkehre, deren Einführung, Änderung oder Aufhebung oder wofür die Erneuerung der Lizenz beantragt wird;

— des Zeitpunktes und des Orts der Sitzung, die vor dem 31. Oktober eines jeden Jahres abzuhalten ist.

Die Kommission kann von Amts wegen oder auf Antrag eines Mitgliedstaates die Erörterung allgemeiner Probleme des Personenkraftverkehrs auf die Tagesordnung setzen.

3. Die Kommission teilt den Mitgliedstaaten die Tagesordnung der jährlichen Sitzung bis zum 30. Juni eines jeden Jahres mit.

Artikel 16

1. Die Entscheidungen über die Anträge, die auf der Tagesordnung der jährlichen Sitzung stehen, werden von den Mitgliedstaaten, durch deren Hoheitsgebiet die betreffenden Verkehrsdienste führen, im gegenseitigen Einverständnis getroffen.

Haben die betreffenden Verkehrsdienste ihren Ausgangs- und/oder Zielpunkt in einem Gebiet mit einer Tiefe von 25 Kilometern in der Luftlinie von einer Grenze mit einem anderen Mitgliedstaat, so nimmt letzterer ebenfalls an der Prüfung des Antrags teil.

2. Unbeschadet der Bestimmung des Unterabsatzes 2 von Absatz 1 nimmt der Mitgliedstaat, auf dessen Hoheitsgebiet die betreffenden Verkehrsdienste ausgeführt werden, ohne daß Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden, an der Prüfung des Antrags nur im Zusammenhang mit der Bestimmung von Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c teil.

3. Kommt eine Einigung nicht zustande, so teilt jeder Mitgliedstaat gemäß Absatz 1 der Kommission binnen dreißig Tagen nach dem Zeitpunkt der jährlichen Sitzung seine Stellungnahme mit. Die Kommission erläßt binnen sechzig Tagen nach Eingang der letzten Mitteilung eine Entscheidung, die den Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1 notifiziert und gleichzeitig den übrigen Mitgliedstaaten mitgeteilt wird.

Artikel 17

1. Haben mehrere Antragsteller Anträge auf Einrichtung desselben Linienverkehrs oder derselben Sonderform des Linienverkehrs eingereicht, so obliegt die Auswahl des Antragstellers, dem die Lizenz erteilt wird, dem Mitgliedstaat gemäß Artikel 13 Absatz 2.

2. Bei der Auswahl wird folgendes berücksichtigt:

a) die allgemeine Organisation der Verkehrsdienste der Antragsteller;

b) die Verwendung der für den beantragten Verkehr einzusetzenden Fahrzeuge im Rahmen dieser Organisation;

c) die Rentabilität des beantragten Verkehrs im Rahmen der allgemeinen Organisation der Verkehrsdienste der Antragsteller unter Berücksichtigung der für den Betrieb des Verkehrs festgesetzten Tarife.

3. Die Entscheidungen der Mitgliedstaaten nach Absatz 1 werden begründet.

Die Mitgliedstaaten räumen den betreffenden natürlichen oder juristischen Personen die Möglichkeit ein, ihre Interessen gegenüber den Entscheidungen nach Absatz 1 durch geeignete Mittel zur Geltung zu bringen.

Artikel 18

1. Der Mitgliedstaat gemäß Artikel 13 Absatz 2 stellt gemäß den Entscheidungen, die in der jährlichen Sitzung und von der Kommission auf Grund von Artikel 16 Absatz 3 getroffen werden, die Lizenz aus, erneuert sie, ändert sie oder zieht sie zurück. Im Falle von Artikel 17 erteilt er dem Antragsteller, dessen Antrag genehmigt wurde, die Lizenz und teilt den übrigen Beteiligten binnen dreißig Tagen, nachdem die Entscheidungen getroffen wurden, die Entscheidung über ihre Anträge mit.

2. Der Mitgliedstaat gemäß Artikel 13 Absatz 2 übermittelt den übrigen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 14 Absatz 1 und der Kommission eine Durchschrift der erteilten, erneuerten oder geänderten Lizenz.

Artikel 19

1. Ist wegen unerwarteter Umstände oder höherer Gewalt die sofortige Einrichtung, Änderung oder Aufhebung eines Linienverkehrs oder einer Sonderform des Linienverkehrs erforderlich, so können die beteiligten Mitgliedstaaten abweichend von dem Verfahren gemäß Artikel 15 im gegenseitigen Einverständnis über die Anträge entscheiden und einstweilig die Genehmigung zur Durchführung, Änderung oder selbst zur Aufhebung eines solchen Verkehrs erteilen.

2. Der Mitgliedstaat gemäß Artikel 13 Absatz 2 unterwirft die auf Grund von Absatz 1 dieses Artikels getroffene Entscheidung dem Verfahren gemäß Artikel 15 bis 18.

3. Die auf Grund von Absatz 1 erteilte einstweilige Genehmigung präjudiziert nicht die endgültigen Entscheidungen, die in der jährlichen Sitzung gemäß Artikel 15 getroffen werden können.

ABSCHNITT IV

Kontrollen und Sanktionen

Artikel 20

1. Es sind im Fahrzeug mitzuführen und den Kontrollbeamten auf Verlangen vorzuzeigen:

— die Lizenz gemäß Artikel 3 oder eine beglaubigte Abschrift oder gegebenenfalls die Genehmigung gemäß Artikel 19 oder eine beglaubigte Abschrift;

— die Betriebsregelung gemäß Artikel 5 Absatz 1 oder eine beglaubigte Abschrift.

2. Der Inhaber einer Lizenz oder einer Genehmigung gemäß Artikel 1 Absatz 1 ist gehalten, dem Mitgliedstaat gemäß Artikel 13 Absatz 2 monatlich, getrennt für jeden Linienverkehr und jede Sonderform des Linienverkehrs, folgende Angaben zu liefern:

a) die Zahl der zwischen den einzelnen Punkten der Fahrstrecke beförderten Personen sowie die erzielten Einnahmen;

b) die Zahl der verwendeten Fahrzeuge sowie der angebotenen Sitzplätze;

c) die Fahrzeug-km;

d) die Personen-km.

3. Die Auskünfte gemäß Absatz 2 werden durch einen Fahrtenbericht mitgeteilt, dessen Muster die Kommission im Verordnungswege nach Anhörung der Mitgliedstaaten binnen sechs Monaten nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung festlegt. Die Verordnung der Kommission legt auch die Einzelheiten für die Verwendung des Fahrtenberichts fest; dieser ersetzt bereits bestehende ähnliche Dokumente.

4. Die Auskünfte gemäß Absatz 2 dürfen nur für die Prüfung gemäß Artikel 8 Absatz 1 und für statistische Zwecke verwendet werden. Es ist verboten, sie für steuerliche Zwecke zu benützen und sie Dritten mitzuteilen.

Artikel 21

1. Der Mitgliedstaat gemäß Artikel 13 Absatz 2 zieht die gemäß dieser Verordnung erteilte Lizenz zurück, wenn

— der Inhaber, soweit er eine natürliche Person ist, die Voraussetzungen der persönlichen Zuverlässigkeit oder der finanziellen Leistungsfähigkeit gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben a und b der Verordnung Nr.... des Rates vom ...[5]) nicht mehr erfüllt;

— der Inhaber, soweit er eine juristische Person ist, die Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der vorgenannten Verordnung oder die mit der täglichen Geschäftsführung beauftragte natürliche Person die Voraussetzung der persönlichen Zuverlässigkeit gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a derselben Verordnung nicht mehr erfüllt.

Der Mitgliedstaat, der die Lizenz entzogen hat, unterrichtet davon unverzüglich die übrigen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 14 Absatz 1 und die Kommission.

2. Erhält ein Mitgliedstaat davon Kenntnis, daß der Inhaber einer von einem anderen Mitgliedstaat erteilten Lizenz Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung begangen hat, so unterrichtet der Staat, auf dessen Hoheitsgebiet die Zuwiderhandlung begangen worden ist, hiervon den Mitgliedstaat, der die Lizenz erteilt hat. Die Mitgliedstaaten teilen sich gegenseitig alle ihnen vorliegenden Angaben über die Ahndung dieser Zuwiderhandlungen mit.

ABSCHNITT V

Übergangs- und Schlußbestimmungen

Artikel 22

Die Bestimmungen der Artikel 1 bis 21 sind ab ...[6]) anzuwenden.

Artikel 23

Bis zum ...[7]) erlassen die Mitgliedstaaten nach Anhörung der Kommission die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Durchführung dieser Verordnung.

Diese Vorschriften erstrecken sich unter anderem auf die Organisation, das Verfahren und die Instrumente der Überwachung sowie auf die Ahndung im Falle von Zuwiderhandlungen.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

[5]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr.... vom..., Seite... (Verordnung über die Einführung von Bedingungen für den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und im grenzüberschreitenden Verkehr)

[6]) Ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung

[7]) Sechs Monate vor dem Zeitpunkt der Anwendung nach Artikel 22

Geschehen zu Brüssel, am ...

Im Namen des Rates

Der Präsident

Begründung

I. Allgemeine Erwägungen

1. Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik, deren Einführung Artikel 3 und 74 des Vertrages der EWG vorschreiben, hat der Rat am 28. Juli 1966 die Verordnung Nr. 117/66/EWG über die Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen [1]) erlassen.

Während Artikel 1 dieser Verordnung bereits eine Definition des Linienverkehrs und der Sonderformen des Linienverkehrs enthält, sieht Artikel 7 vor, daß der Rat gemäß Artikel 75 des Vertrages gemeinsame Regeln für den Linienverkehr im Sinne von Artikel 1 aufstellt.

2. Die Einführung dieser gemeinsamen Regeln muß zum Ziel haben, den Mitgliedstaaten die Mittel zur Einrichtung und zur Aufrechterhaltung der Linienverkehre und Sonderformen des Linienverkehrs zu geben, die notwendig sind, um den speziellen Verkehrsbedürfnissen zur entsprechen, die sich in bestimmten Verkehrsrelationen ergeben können, sowie das gute Funktionieren dieser Verkehre zu garantieren. Ferner müssen diese Regeln auf die Organisation dieser Verkehre zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit abzielen, wobei gleichzeitig den Erfordernissen, die sich aus der gemeinschaftlichen Integration ergeben, Rechnung zu tragen ist.

In diesem Sinne erstrecken sich die vorgeschlagenen Regeln sowohl auf die Anträge zur Einrichtung neuer Verkehrsdienste als auch auf die Anträge zur Änderung oder Aufhebung eines Dienstes und zur Erneuerung der Lizenz, die den Inhaber zum Betrieb des Dienstes ermächtigt.

3. Um die mit den gemeinsamen Regeln angestrebten Ziele zu erreichen, ist es notwendig, daß jeder der Verkehrsdienste einer Lizenz bedarf, in der die Verpflichtungen aufgenommen sind, denen der Betrieb des Dienstes unterworfen ist, nämlich insbesondere die Fahrstrecke, die Häufigkeit, die Fahrpläne und die Grundtarife.

Diese Lizenz erlaubt gleichzeitig den zuständigen Behörden, zu überwachen, ob der Unternehmer die in der Lizenz festgelegten Verpflichtungen einhält.

4. Als Gegenleistung zu den Verpflichtungen, denen diese Dienste im allgemeinen Interesse unterworfen sind, ist es erforderlich, daß ihnen durch eine Begrenzung des Wettbewerbs ein gewisser Schutz gegen die Einrichtung anderer Linienverkehre und Sonderformen des Linienverkehrs auf den gleichen Verkehrsverbindungen zugestanden wird.

Im Hinblick auf die strenge Abgrenzung des Tätigkeitsbereiches, denen die Linienverkehre und Sonderformen des Linienverkehrs unterliegen, muß die wirtschaftliche und rationelle Ausnutzung des für diese Dienste verwendeten Materials sichergestellt werden.

5. Deswegen sieht der Verordnungsvorschlag vor, daß die Einrichtung, Aufrechterhaltung, Änderung oder Aufhebung eines Linienverkehrs oder einer Sonderform des Linienverkehrs nur aufgrund einer Bedürfnisprüfung genehmigt werden. Diese Bedürfnisprüfung erstreckt sich einerseits auf die gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsbedürfnisse, die der Antragsteller zu befriedigen beabsichtigt, und andererseits auf die Marktsituation im Personenverkehr auf der Schiene und auf der Straße. Ein solches Verfahren ermöglicht es, die Beförderungskapazität der Nachfrage anzupassen. Ferner ist bestimmt, daß die durch den Betrieb dieser Dienste entstehenden Kosten durch entsprechende Einnahmen gedeckt sein müssen, damit auf diese Weise das finanzielle Gleichgewicht dieses Betriebes sichergestellt ist.

Im übrigen erscheint es unabdingbar, daß der Gelegenheitsverkehr, der nach den auf Gemeinschaftsebene bereits erlassenen Vorschriften ohne jegliche Einschränkung ausgeführt werden darf, nicht dem Linienverkehr einen unlauteren Wettbewerb liefert. Die durch die Verordnung Nr. 117/66/EWG eingeführte Abgrenzung des jeweiligen Tätigkeitsbereiches dieser beiden Verkehrsformen stellt ein wirksames Mittel dar, solchen Unzuträglichkeiten zu begegnen.

6. Ferner kann die vorgeschlagene Bestimmung, wonach bei der Wahl des Unternehmens die Rentabilität des beantragten Verkehrs im Rahmen der allgemeinen Organisation der anderen Dienste des Personenkraftverkehrs, die der Antragsteller betreibt, zu berücksichtigen ist, die Verbesserung der Struktur des Marktes fördern und zu einer Senkung der Selbstkosten beitragen.

Im gleichen Zusammenhang fördert dieser Vorschlag die technische Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen, was, wie die Erfahrung beweist, eines der besten Mittel ist, um eine rationelle Verwendung der Verkehrsmittel sicherzustellen und die Anpassung des Betriebes an die Erfordernisse der innergemeinschaftlichen Integration zu fördern.

7. Anträge auf Einführung, Änderung und Aufhebung eines Verkehrs sowie auf Erneuerung der Lizenz werden gegenwärtig aufgrund der bilateralen Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten geprüft, wobei jeder Staat die Kriterien seiner innerstaatlichen Rechtsvorschriften anwendet.

Der Verordnungsvorschlag sieht vor, daß diese Anträge in einer jährlichen Sitzung erörtert werden, an der alle Mitgliedstaaten teilnehmen und wobei ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

[1]) Amstblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 147 vom 9. August 1966, Seite 2688/66

Mit einem solchen Verfahren, das durch die Bestimmungen zur Regelung der Fälle ergänzt wird, in denen zwischen den Mitgliedstaaten Uneinigkeit besteht, kann die Verwaltungsarbeit rationalisiert, eine einheitliche Anwendung und Auslegung der Grundsätze und Kriterien des Verordnungsvorschlags sichergestellt und insbesondere eine wirkungsvollere Koordinierung des innergemeinschaftlichen Verkehrs verwirklicht werden.

II. Besondere Erwägungen

ABSCHNITT I

Anwendungsbereich und allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Dieser Artikel legt den Anwendungsbereich der Verordnung unter Bezug auf Artikel 1 und 4 Absatz 1 der Verordnung Nr. 117/66/EWG vom 28. Juli 1966 [2]) fest. Artikel 1 der Verordnung Nr. 117/66/EWG enthält die Definition des Linienverkehrs und der Sonderformen des Linienverkehrs. Gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung Nr. 117/66/EWG sind die Bestimmungen dieser Verordnung anwendbar auf den grenzüberschreitenden Verkehr

— vom Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats nach dem Hoheitsgebiet desselben oder eines anderen Mitgliedstaats,

— mit Fahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind und die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen — einschließlich des Fahrers — zu befördern.

Artikel 2

Um die Betriebsbedingungen des Linienverkehrs und der Sonderformen des Linienverkehrs festzulegen und eine wirkungsvolle Überwachung sicherzustellen, müssen diese Verkehre unbedingt einer Lizenz unterworfen werden. Gegenwärtig wird dieser Grundsatz im übrigen für jeden innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in Form des Linienverkehrs angewandt.

Die Lizenz bestätigt überdies den rechtlichen Inhalt der Beziehungen zwischen dem Verkehrsunternehmer und der ausstellenden Behörde; dabei handelt es sich nämlich um eine Konzession, wonach der Verkehrsunternehmer einmal die Genehmigung erhält, die Personenbeförderung auf einer bestimmten Verkehrsverbindung bei einem gewissen Schutz gegen etwaigen Wettbewerb anderer Verkehrsunternehmer zu betreiben, und zum anderen sich verpflichtet, die Beförderungs-, Betriebs- und Tarifpflicht, wie sie in der Lizenz und in der Betriebsregelung festgelegt sind, einzuhalten.

[2]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 147 vom 9. August 1966, Seite 2688/66

Artikel 3

Aufgrund der Rechte und Pflichten, die sich aus der Gewährung einer Lizenz ergeben, ist es erforderlich, daß diese auf den Namen des Verkehrsunternehmers ausgestellt wird.

Die Gültigkeitsdauer der Lizenz wurde auf sieben Jahre festgesetzt, um dem Verkehrsunternehmer die erforderliche Gewähr für die Abschreibung des in die Beförderungsmittel investierten Kapitals zu geben. Der Zeitraum von sieben Jahren entspricht nämlich der durchschnittlichen Lebensdauer eines im öffentlichen Verkehr eingesetzten Fahrzeugs. Um jedoch die Fälle berücksichtigen zu können, in denen die Verkehrsbedürfnisse nur vorübergehender Art sind (siehe zum Beispiel Sonderformen des Linienverkehrs), sind Abweichungen von dieser Bestimmung vorgesehen.

Mit den übrigen Bestimmungen von Absatz 3 dieses Artikels soll der Inhalt der dem Verkehrsunternehmer auferlegten Verpflichtungen festgelegt werden können.

Das einheitliche Muster der Lizenz, das von der Kommission nach Anhörung der Mitgliedstaaten festgelegt wird, erleichtert die Überwachung.

Artikel 4

Die Festlegung einer einzigen Lizenz für die gesamte Verkehrsstrecke soll eine Vereinfachung der Verwaltungsformalitäten sowohl im Interesse der Mitgliedstaaten als auch der Verkehrsunternehmer ermöglichen.

Die Genehmigung, grenzüberschreitende Beförderungen sowohl auf der Hinfahrt als auch auf der Rückfahrt ausführen zu dürfen, entspricht dem Erfordernis, im Rahmen des Möglichen eine rationelle Verwendung der Beförderungsmittel sicherzustellen. Sie entspricht übrigens der in den Mitgliedstaaten bereits angewendeten Praxis.

Artikel 5

Der Grundsatz, wonach jeder Linienverkehr oder jede Sonderform des Linienverkehrs einer Betriebsregelung unterliegt, ist in Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung Nr. 117/66/EWG festgelegt. Es hat sich jedoch als nützlich erwiesen, daß die Beförderungsbedingungen, von denen in dem genannten Artikel die Rede ist, insbesondere die Zahl der Fahrten, der Fahrplan und die Tarife, in die Lizenz statt in die Betriebsregelung aufgenommen werden. Tatsächlich sind es diese Elemente, die den Betrieb des Linienverkehrs charakterisieren. Deswegen ist in Artikel 3 dieses Verordnungsvorschlages vorgesehen worden, daß die Lizenz diese Elemente festlegt. Das entspricht im übrigen dem Verfahren, das gegenwärtig in den Mitgliedstaaten angewandt wird.

Dagegen sind die allgemeinen Bedingungen technischer und verwaltungsmäßiger Art durch die Betriebsregelung zu bestimmen. Die Bedeutung dieser Bestimmungen und die Merkmale selbst des grenzüberschreitenden Linienverkehrs erfordern, daß die von den Mitgliedstaaten jedem Verkehrsdienst auf-

erlegte Betriebsregelung sich an einheitlichen Kriterien ausrichtet. Das vorgeschlagene Verfahren, wonach die Kommission nach Anhörung der Mitgliedstaaten eine Muster-Betriebsregelung erläßt, soll diesem Ziel dienen.

Daraus ergibt sich die Konsequenz, Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung Nr. 117/66/EWG aufzuheben.

Artikel 6

Um eine bessere Verwendung der Verkehrsmittel zu fördern, ist es wünschenswert, daß Unternehmen, die grenzüberschreitenden Linienverkehr betreiben, unter bestimmten Bedingungen die Genehmigung erhalten können, bei der Ausführung dieses Verkehrs innerstaatliche Beförderungen auszuführen.

Das in diesem Artikel vorgesehene Verfahren ermöglicht es, eine solche Genehmigung zu erteilen und sich zu vergewissern, daß sie mit den Merkmalen des betreffenden innerstaatlichen Verkehrs und mit der Organisation des innerstaatlichen Verkehrs in den betreffenden Gebieten vereinbar ist.

ABSCHNITT II

Einrichtung, Änderung oder Aufhebung eines Linienverkehrs oder einer Sonderform des Linienverkehrs, Erneuerung der Lizenz

Artikel 7

Hauptziel dieses Artikels ist es, die organische Verbindung zwischen den Bestimmungen dieses Vorschlags und denen der Verordnung des Rates über das Vorgehen der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der Verpflichtungen, die unter den Begriff des öffentlichen Dienstes fallen, zu präzisieren.

Artikel 8

Da Linienverkehr naturgemäß nur auf der Grundlage bestimmter Beförderungs-, Betriebs- und Tarifpflichten ausgeführt werden kann, darf die Einrichtung eines Linienverkehrs nur genehmigt werden, soweit dies für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung unerläßlich ist (Artikel 3 der Verordnung über die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes).

Im übrigen sind zur praktischen Anwendung dieser Bestimmung auf den Linienverkehr die ergänzenden Kriterien festzulegen, die zur Beurteilung des allgemeinen Interesses gemäß Artikel 3 der genannten Verordnung dienen sollen, nämlich

— die Anpassung des Angebots an die Verkehrsbedürfnisse;

— die Koordinierung zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen und den Verkehrsträgern, die Linienverkehr betreiben.

Die in Absatz 1 vorgesehene Prüfung entspricht diesen Erfordernissen.

Dieser Artikel und insbesondere Absatz 3 sollen im übrigen gewährleisten, daß die Mitgliedstaaten für die Prüfung der Anträge auf Einrichtung eines Verkehrsdienstes einheitliche Kriterien anwenden.

Artikel 9

Die Verkehrsunternehmer müssen in der Lage sein, den Betrieb ihrer Verkehrsdienste der Marktentwicklung und infolgedessen etwaigen Schwankungen der Verkehrsbedürfnisse anzupassen.

Im übrigen ist zu vermeiden, daß der Verkehrsunternehmer durch bestimmte Änderungen Betriebsbedingungen für den betreffenden Dienst schaffen kann, durch die das reibungslose Funktionieren des vorhandenen Verkehrs beeinträchtigt werden kann und insbesondere, daß solche Veränderungen eine Möglichkeit bieten, die von den Mitgliedstaaten bei der Prüfung eines Antrags auf Einrichtung eines Verkehrs ausgesprochene Ablehnung zu umgehen. Dieses zweifache Ziel kann mit den Bestimmungen dieses Artikels erreicht werden.

Die unter Buchstabe b vorgesehene Möglichkeit betrifft den Fall, in dem mehrere Verkehrsunternehmer einen Linienverkehr betreiben und im Hinblick auf einen rationellen Betrieb des Dienstes eine technische Zusammenarbeit untereinander vereinbaren möchten. Es erscheint angezeigt, ein solches Verfahren im Interesse einer modernen Organisation der Verkehrsdienste zu ermöglichen.

Artikel 10

Der Verkehrsunternehmer ist aufgrund der sich aus der gewährten Lizenz für den Betrieb eines Verkehrs ergebenden Verpflichtungen gehalten, diesen Verkehr während der ganzen Dauer der durch die Lizenz festgesetzten Betriebszeit sicherzustellen.

Um jedoch die von der Verordnung über die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes (Artikel 14) festgesetzten allgemeinen Grundsätze zu berücksichtigen, erscheint es zweckmäßig, die Strenge dieser Bestimmung dadurch zu lockern, daß dem Verkehrsunternehmer die Möglichkeit eingeräumt wird, sich dieser Verpflichtung zu entziehen, wenn er nachweist, daß der Betrieb des Verkehrs aufgrund der auf dem Verkehrsmarkt eingetretenen Änderungen nicht mehr rentabel ist.

Artikel 11

Die Bestimmungen dieses Artikels gewähren den Verkehrsunternehmern entsprechend den bereits in den Vorschlägen für eine Verordnung des Rates über den Zugang zum Güterkraftverkehr [3]) enthaltenen Grundsätzen das Recht, die Erneuerung einer

[3]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr.... vom..., Seite... (Verordnung des Rates über die Einführung gemeinsamer Regeln für
— den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und im grenzüberschreitenden Verkehr;
— die Kapazitätsregelung im innerstaatlichen Güterkraftverkehr)

Lizenz zu erhalten, wenn die ausreichende Ausnutzung der Verkehrsmittel festgestellt wird und ihre Betriebsergebnisse wirtschaftlich zufriedenstellend sind.

Dazu dürfte es angemessen sein, sich in Anbetracht der Schwierigkeiten, die in der Anlaufzeit des Betriebs auftreten können, nur auf die Ergebnisse der beiden letzten Jahre zu stützen.

Artikel 12

Der Linienverkehr kann ein Mittel sein, mit dem die Mitgliedstaaten im Rahmen einer geeigneten Regionalpolitik bestimmte Ziele der wirtschaftlichen Entwicklung von Gebieten erreichen können, die unterentwickelt oder infolge politischer Umstände benachteiligt sind.

Das allgemeine Interesse kann dann erfordern, daß von dem Gesichtspunkt der Anpassung des Angebots an die Verkehrsbedürfnisse und von dem Gesichtspunkt der finanziellen Betriebsergebnisse abgesehen wird.

In diesem Falle sind Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe b und Artikel 11 nicht anwendbar, die Mitgliedstaaten müssen jedoch die etwaige Zahlung des Ausgleichs im Sinne der Verordnung über die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes übernehmen.

ABSCHNITT III

Verfahren

Artikel 13 und 14

Um einerseits den Mitgliedstaaten die Prüfung der Anträge gemäß den Kriterien von Artikel 7 bis 11 und zum anderen der Kommission die Vorbereitung der jährlichen Sitzung zu ermöglichen, sind bestimmte Verfahrensregeln und die Dokumente, die der Antragsteller zur Begründung seines Antrags einzureichen hat, festzulegen.

Artikel 15

Die Anträge werden gegenwärtig in regelmäßig wiederkehrenden Sitzungen geprüft, welche die Mitgliedstaaten auf bilateraler Ebene abhalten.

Das von der Kommission vorgeschlagene Verfahren, wonach alle Anträge in einer einzigen jährlichen Sitzung geprüft werden, hat den Vorteil, die erforderliche Zeit für die Festlegung der endgültigen Programme für den grenzüberschreitenden Verkehr erheblich zu verringern und die Verwaltungsarbeiten zu vereinfachen; gleichzeitig kann eine wirkungsvollere Koordinierung zwischen den einzelnen Linienverkehren gefördert werden, um ein organisches Verkehrsnetz auf Gemeinschaftsebene zu schaffen.

Die gleichzeitige Anwesenheit von Vertretern aller Mitgliedstaaten ermöglicht überdies eine Erörterung von Problemen des europäischen Personenverkehrs und kann auf diese Weise der Kommission sehr nützliche Angaben darüber liefern, welche Maßnahmen diesbezüglich vorgeschlagen werden können, damit die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft den Erfordernissen der Integration und der Entwicklung der Märkte besser angepaßt werden können.

Artikel 16

Das Gemeinschaftsverfahren für die Prüfung der Anträge wird durch diesen Artikel ergänzt, der ein Mittel zur Lösung der Streitigkeiten darstellen soll, die diesbezüglich zwischen den Mitgliedstaaten entstehen können, wobei gleichzeitig das Interesse berücksichtigt wird, das der betreffende Verkehr auf Gemeinschaftsebene haben kann.

Artikel 17

Haben mehrere Antragsteller einen Antrag für denselben Verkehr eingereicht, dann soll die Wahl des Verkehrsunternehmers nach Ansicht der Kommission dem Mitgliedstaat zustehen, der die Lizenz erteilt, da er alle Interessen am besten berücksichtigen kann.

Es ist jedoch angezeigt, einige Grundsätze aufzustellen, die die Mitgliedstaaten hierbei zu beachten haben, um

— eine unterschiedliche Behandlung der Verkehrsunternehmer zu vermeiden;

— eine rationelle und wirtschaftliche Organisation der Verkehrsdienste zu fördern.

Diesbezüglich wird betont, daß in bestimmten Fällen die unbefriedigende Rentabilität eines Verkehrs in weitem Umfang eher der unwirtschaftlichen Verwendung der Fahrzeuge als dem unzureichenden Verkehr zuzuschreiben ist. Denn die Betriebsgröße kann die gute Verwendung der Verkehrsmittel erheblich beeinflussen.

Die Bestimmungen des Absatzes 3 sollen den Interessenten ein Einspruchsrecht gegen die Entscheidungen der Verwaltung nach Absatz 1 garantieren, soweit gegenwärtig ein solches Einspruchsrecht nicht besteht.

Artikel 18 und 19

Entsprechend den Bestimmungen für die Prüfung der Anträge ist es notwendig, Verfahrensregeln für die Durchführung der Entscheidungen festzusetzen, welche die Mitgliedstaaten in der jährlichen Sitzung und die Kommission im Falle einer Uneinigkeit zwischen den Mitgliedstaaten getroffen haben.

ABSCHNITT IV

Überwachung und Sanktionen

Artikel 20

Damit die Einhaltung sowohl der in der Lizenz festgesetzten Betriebsbedingungen als auch der Bedingungen der Betriebsregelung wirkungsvoll über-

wacht werden kann, sind diese Dokumente oder beglaubigte Abschriften davon im Fahrzeug mitzuführen.

Die statistischen Auskünfte gemäß Absatz 2 sind ebenfalls unerläßlich, damit den Mitgliedstaaten die erforderlichen Unterlagen für die Prüfung der Anträge gemäß Artikel 7 bis 11 geliefert werden, und sie sowie die Kommission die Marktentwicklung verfolgen können.

Artikel 21

Die subjektiven Bedingungen gemäß Artikel 13 Absatz 3, Unterabsatz 2, insbesondere hinsichtlich der persönlichen Zuverlässigkeit und finanziellen Leistungsfähigkeit, welchen die in demselben Artikel genannten Personen entsprechen müssen, sind nicht nur im Zeitpunkt der Einreichung des Antrags, sondern während der ganzen Gültigkeitsdauer der Lizenz zu erfüllen. Daraus ergibt sich, daß die Lizenz entzogen werden muß, wenn dies nicht mehr der Fall ist. Der Mitgliedstaat, der die Lizenz erteilt hat, muß sie entziehen und die übrigen beteiligten Mitgliedstaaten sowie die Kommission davon unterrichten.

Absatz 2 soll die notwendige Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten bei der Ahndung der Verstöße ermöglichen und fördern sowie dadurch die Wirksamkeit der in der vorgeschlagenen Regelung vorgesehenen Maßnahmen gewährleisten.

ABSCHNITT V

Übergangs- und Schlußbestimmungen

Artikel 22 und 23

Die Bestimmungen dieser Artikel ermöglichen es den Mitgliedstaaten, die erforderlichen Maßnahmen für die Anwendung der vorgeschlagenen Regelung, insbesondere in Anbetracht ihres Verwaltungsaufbaus, rechtzeitig zu erlassen. Die Anhörung der Kommission fördert eine harmonische Durchführung dieser Anwendungsbestimmungen nach Gemeinschaftsgrundsätzen.